ಅವರಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಮನೆ ಎಲ್ಲೂ ಇಲ್ಲದೇ ಇದ್ದರೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಜಾಗ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛಿ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ಮಾತು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾರೇ ಪಂಚಾಯಿತಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಗುಡಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿರಲಿ, ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡಿರಲಿ ಅದು ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ಜಾಗ ಇದ್ದರೆ. ಪಂಚಾಯಿತಿ ಜಾಗ ಅಥವಾ ಬಗರ್ ಹುಕುಂ ಜಾಗವಿದ್ದರೆ ಖಿರಾರ್ ಜಾಗವಿದ್ದರೆ ಅಂತಹ ಜಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇವರು ಗುಡಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿರಲಿ, ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡಿರಲಿ ಅದನ್ನು ತೆಗೆಯಬಾರದು ಅವರವರಿಗೇ ನಾವು ಓನರ್‌ಷಿಪ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡಬೇಕು, ಒಂದು ವೇಳೆ ಅಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಬೇರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕವಾಗಿ ನಮಗೆ ಆ ಜಾಗ ಬೇಕೆಂದಾಗ ಮಾತ್ರ ನಾವು ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಬೇರೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೂಡ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರ ಈಗಾಗಲೇ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛಿಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಲಾದ ಕಾಗದ ಪತ್ರಗಳು

ಶ್ರೀ ಸಿದ್ದರಾಮಯ್ಯ (ಹಣಕಾಸು ಮಂತ್ರಿಗಳು) : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಭಾರತದ ನಿಯಂತ್ರಕರು ಹಾಗೂ ಮಹಾಲೇಖಪಾಲಕರವರು ನೀಡಿರುವ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ 1995ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾರ್ಚ್ 31ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೊನೆಗೊಂಡಂತೆ (ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕೆ) ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ ವರದಿಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ (ಗೃಹ ಮಂತ್ರಿಗಳು) : ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, 1952ನೇ ಸಾಲಿನ ವಿಚಾರಣಾ ಆಯೋಗಗಳ ಕಾಯ್ದೆಯ 3(4) ನೇ ಕಲುಮಿನ ಮೇರೆಗೆ ದಿನಾಂಕ 8ನೇ ಜೂನ್, 1992ರಂದು ಕುಣಿಗಲ್‌ನಲ್ಲಿ ನಡೆದ ಪೋಲಿಸ್ ಗೋಲಿಬಾರ್ ಬಗ್ಗೆ ಜಸ್ಟೀಸ್ ಎಂ.ಎಸ್. ಪಾಟೀಲ್ ಅವರ ವಿಚಾರಣಾ ಆಯೋಗದ ವರದಿ (ಮೆಮೋರಾಂಡಂ ಸಹಿತ) ಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡುತ್ತೇನೆ.

ವರದಿಗಳನ್ನೊಪ್ಪಿಸುವುದು

ಶ್ರೀ ಪ್ರಕಾಶ್ ಹುಕ್ಕೇರಿ (ಮಹಿಳಾ ಕಲ್ಯಾಣ ಮಕ್ಕಳ ಕಲ್ಯಾಣ ಸಮಿತಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಪರವಾಗಿ) : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಮಹಿಳಾ ಮತ್ತು ಮಕ್ಕಳ ಕಲ್ಯಾಣ ಸಮಿತಿಯ ಮೊದಲನೇ ವರದಿಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಗುರುಪಾದಪ್ಪ ನಾಗಮಾರಪಲ್ಲಿ (ಸಹಕಾರ ಇಲಾಖಾ ವಿಷಯ ಸಮಿತಿಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಪರವಾಗಿ) : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, 1995-96ನೇ ಸಾಲಿನ ಕೃಷಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಎರಡನೆಯ ವರದಿಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸುತ್ತೇನೆ.

(ಉಪಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರು ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಪೀಠವನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಗಮನ ಸೆಳೆಯುವ ಸೂಚನೆ

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ 17ರ ಶರಾವತಿ ಸೇತುವೆ ರಿಪೇರಿಯಾಗದಿರುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಹಾಗೂ ವಾಹನಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ತೊಂದರೆ .

ಡಾ|| ಯು. ಚಿತ್ತರಂಜನ್ (ಭಟ್ಕಳ) : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ 17ರ ಶರಾವತಿ ಸೇತುವೆ ರಿಪೇರಿಯಾಗದಿರುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ

ಹಾಗೂ ವಾಹನಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ತೊಂದರೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುತ್ತೇನೆ.

ಇದರಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ 4-5 ಅಂಶಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖ ಮಾಡಿ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಸುಮಾರು 25 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾದ ಈ ಸೇತುವೆ 1991ರವರೆಗೆ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿತ್ತು. 1991ರಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಏನೋ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಅನ್ನುವಂತಹ ವದಂತ ಬಂದಿತು. ವದಂತಿ ಎನ್ನುವ ಶಬ್ದವನ್ನು ನಾನು ಉದ್ದೇಶಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರ ಈ ಸೇತುವೆ ಹಾಳಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಕೂಡ ಶಾಸಕರಿಗಾಗಿಲಿ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗಾಗಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದಂತಹ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವಂತಹ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಿ ಹಾಳಾಗಿದೆ ಎನು ಹಾಳಾಗಿದೆ ಯಾವ 30-32 ಸ್ಪ್ಯಾನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸ್ಪ್ಯಾನ್ ಹಾಳಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು : ಮೊದಲು ಗಮನ ಸೆಳೆಯಲಿ, ಸಚಿವರು ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟ ನಂತರ ನೀವು ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಷನ್ ಕೇಳಿ.

ಡಾ॥ ಯು. ಚಿತ್ತರಂಜನ್ : ಶರಾವತಿ ಸೇತುವೆ ರಿಪೇರಿಯಾಗದಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಿಂದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುತ್ತೇನೆ.

+ ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಹೆಚ್ . ಕೌಜಲಗಿ (ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರು) : ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ತಮ್ಮ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆದು ನಾನು ಈ ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು ಸದನದ ಮುಂದೆ ನೀಡುತ್ತೇನೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ -17ರ ಶರಾವತಿ ದುರಸ್ತಿ ಕೆಲಸವು ಮೆ: ಸ್ಟೂಪ್ ಕನ್ಸ್‌ಟ್ರಕ್ಷನ್ಸ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್‌ರವರ ಮತ್ತು ಯುನೈಟೆಡ್ ಕಿಂಗ್‌ಡಂ ದೇಶದ ಎಸರ್ ಫ್ರೀಷರನ್‌ರವರ ಸಹಯೋಗದ ಸಲಹೆಯ ಮೇರೆಗೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಸದರಿ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸಲಹೆಗಾರರು ತಯಾರಿಸಿದ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಯಂತೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ 435.46 ಲಕ್ಷ ಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿತ್ತು. ಪ್ರಿಕ್ವಾಲಿಫಿಕೇಷನ್ ಮಾಡಿದ ನಂತರ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರಿರಾದ ಮೆ: ಫ್ರೆಸ್ಸಿನೆಟ್ ಫ್ರೀಸಟ್ರ್ಸಡ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಕಂಪನಿ ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಮುಂಬೈ ಇವರ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ದರ ಸೂಚಿಸಿದ ಟೆಂಡರನ್ನು ಅನುನೋದಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ದರಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ತಯಾರಿಸಿದ ಅಂದಾಜಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ. ಈ ಅಂದಾಜಿನ ಮೊತ್ತ 675.00 ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳ ಗುತ್ತಿಗೆ ಕರಾರಿನಂತೆ ಒಂದು ಅಂಕಣಕ್ಕೆ ಡಿಸೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಂದ ಲೋಡ್ ಟೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದರ ನಂತರ ಸೇತುವೆಯ ಸಲಹೆಗಾರರು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ 6 ಟನ್ ಒಳಗಿರುವ ಲಘು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ಬಿಡಬಹುದೆಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಸೇತುವೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮೆ: ಎಫ್.ಪಿ.ಸಿ.ಸಿ. ಲಿಮಿಟೆಡ್ ರವರು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸದರಿ ಸಲಹೆಗಾರರು ಮಿನಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಟೆಂಪೋ, ಕಾರು, ಜೀಪು, ಆಟೋ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಸೇತುವೆ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡಬಹುದೆಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ದಂಡಾಧಿಕಾರಿಗಳು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು, ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು, ಜೀಪು, ಕಾರು ಮತ್ತು 6 ಟನ್ನಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಭಾರದ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಟೆಂಪೋ ಮತ್ತು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಖಾಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಅಲ್ಲದೆ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳ ವೇಗದ ಮಿತಿಯು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ಪ್ರತಿ ಘಂಟೆಗೆ 15 ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಮೀರದೇ ಇರುವ ನಿಷೇಧವನ್ನು ವಿಧಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಪ್ರಕಾರ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಟೆಂಪೋ ಬಿಡಲಾಗುದ್ದು ಇವುಗಳ ಮೂಲಕ ವೃದ್ದರು, ಸ್ತ್ರೀಯರು, ಮಕ್ಕಳು ಪ್ರಯಾಣಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈಗ

ಅಂದರೆ ದಿನಾಂಕ 1-3-1995 ರಿಂದ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕಾರ ಸರ್ಕಾರದ 6 ಎಸ್.ಸಿ.ಟಿ.ಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ 2 ಎಲ್.ಸಿ.ಟಿ.ಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಒಟ್ಟು 8 ಎಲ್.ಸಿ.ಟಿ.ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದು ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರವು ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಸುಧಾರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ದಿನಾಂಕ 1-6-1995ರ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಗುತ್ತಿಗೆ ಪ್ರಕಾರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕರ ವಸೂಲಿಯಿಂದ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಸಮಾರು 20.00 ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳು ವಸೂಲಿಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು 6 ಎಸ್.ಸಿ.ಟಿ.ಗಳ ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೋಸ್ಕರ 15.6 ಲಕ್ಷ ರೂ. ಗಳಷ್ಟು ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದ್ದು ಸುಮಾರು. 4.4 ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳು ಉಳಿಯುತ್ತಿತ್ತು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ವತಿಯಿಂದ ಕೂಡು ರಸ್ತೆ ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ರ್ಯಾಂಪ್ಸ್, ವೇ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ವಿದ್ಯುದ್ದೀಕರಣ ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ದುರಸ್ತಿಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಆದರೆ ದಿನಾಂಕ 1-6-1995 ರಿಂದ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಹೊಸ ಗುತ್ತಿಗೆ ಪ್ರಕಾರ ಮೇಲ್ಕಂಡ ಎಲ್ಲಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಅಂದರೆ 6 ಎಲ್.ಸಿ.ಟಿ.ಗಳು ಮತ್ತು 2 ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ಎಲ್.ಸಿ.ಟಿ.ಗಳನ್ನು ತಂದು ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಕೂಡು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ರ್ಯಾಂಪ್ಸ್‌ದುರಸ್ತಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಕೆಲಸವನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರೇ ನಿರ್ವಹಿಸಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತಿಂಗಳಿಗೆ 5.00 ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಷ್ಟು ಪಾವತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸದರಿ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಯಾವ ವೆಚ್ಚವನ್ನೂ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ನಷ್ಟ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಕೇಂದ್ರ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಾಲಯದವರೊಡನೆ ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುವ ಬಗ್ಗೆ ದಿನಾಂಕ 13-2-1996 ರಂದು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಕೇಂದ್ರ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಾಲಯದವರು ತಮ್ಮ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ ಆರ್‌ಡಬ್ಲ್ಯೂ : ಎನ್‌ಹೆಚ್ : 12012:80:95: ಕೆಎನ್‌ಟಿ: ದಿನಾಂಕ 16-2-1996ರ ಪತ್ರದೊಂದಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿರುವ ನಡೆವಳಿಯ ಕಂಡಿಕೆ 11ರಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಈಗಾಗಲೇ ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವ ಲಘು ವಾಹನಗಳ ವೇಗವನ್ನು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಲಹೆಗಾರರು ಸೂಚಿಸಿದಂತೆ ಇನ್ನೂ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಿಷೇಧಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂತಲೂ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ರಾಜ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯವರು ಇವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಬೇಕಾದಂತಹ ಏರ್ಪಾಟುಗಳನ್ನು ಸುರಕ್ಷತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಹ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸೇತುವೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಮುಗಿಸಲು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಸಲಹೆಗಾರರು, ಇಲಾಖೆಯವರೊಂದಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ದಿನಾಂಕ 13-2-1995ರಲ್ಲಿ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಚರ್ಚಿಸಿ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಯಾವುದೇ ಕ್ರಮವನ್ನು ಕೇಂದ್ರದ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಇಲ್ಲದೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ.

11.20 ಎ.ಎಂ

+ ಡಾ|| ಯು. ಚಿತ್ತರಂಜನ್ :ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಅನುಮಾನಗಳು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಂಥ ಹಣದ ವಹಿವಾಟಿನ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತಿದಿವಸ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಸಾವಿರ

ಲೋಡೆಡ್ ಟ್ರಕ್‌ಗಳು, ಸುಮಾರು ಮುನ್ನೂರು ಬಸ್ಸುಗಳು, ಇತರೆ ಭಾರಿ ವಾಹನಗಳು ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಲಕ್ಷದ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಸಾವಿರದಿಂದ ಒಂದು ಲಕ್ಷದ ನಲವತ್ತು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೂ ಒಂದು ದಿವಸಕ್ಕೆ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ವಸೂಲಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಮೂವತ್ತೈದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ ನಲವತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ವಸೂಲಿಯಾಗುತ್ತದೆ.ಅದರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಕೇವಲ ಐದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ತುಂಬುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ನಿವ್ವಳ ಲಾಭ ಎಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ತಾವು ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಮಾಡಿ ಹೇಳಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಮಗೆ ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಅನುಮಾನವಿದೆ. ಎರಡನೆಯ ಅನುಮಾನವೇನೆಂದರೆ ತಜ್ಞರು ಕೊಟ್ಟಂಥ ವರದಿಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಏಕೆ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ? ಇದರಲ್ಲಿ ಏನೋ ಒಳಸಂಚು ನಡೆದಿದೆ, ಎಂದು ನಮಗನ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. 178 ಟನ್‌ಗಳನ್ನು ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಮೇಲೆ ಹೇರಿದಾಗ ಮಾತ್ರ ಸ್ವಲ್ಪ ಬಿರುಕು ಕಾಣುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅಲ್ಲಿದ್ದಂಥ ಎಲ್ಲಾ ಜನರು ಕಣ್ಣಾರೆ ನೋಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟಾದರೂ ಸಹ ಆರು ಟನ್ನಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭಾರವಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಏಕೆ ಬಿಡಬಾರದು ಎನ್ನತಕ್ಕದ್ದು ಎರಡನೆಯದು. ಇದನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತಾ ಮೊದಲು ಮೇ ಅಥವಾ ಜೂನ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರೊಂದಿಗೆ ಒಂದು ಒಡಂಬಡಿಕೆಗೆ ಸಹಿಹಾಕಿತ್ತು. ಅದರ ಪ್ರತಿ ಮಾನ್ಯ ಕರ್ಕಿಯವರ ಹತ್ತಿರ ಇದೆ. ಆ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಮೂರು ಟನ್ನುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭಾರದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಇತ್ತು. ಇದನ್ನು ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮಾಡಿದಿರಿ? ಈ ರೀತಿ ಅನೇಕ ಅನುಮಾನಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪರಿಣತರ ವರದಿ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಬಹಿರಂಗಪಡಿಸಬೇಕು, ಮೊದಲು ಟೆಂಡರ್ ಕೊಟ್ಟಂಥ ಕಂಪನಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಅರ್ಹತೆಗಳೇನು? ಕೇವಲ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಹಾಕಿದೆಯೆಂದು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರ ಅಥವಾ ಆ ಕಂಪನಿಯವರು ಈ ಹಿಂದೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಅರ್ಹತೆಯ ಬಗ್ಗೆ, ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನ ಬಗ್ಗೆ ಪತ್ರಗಳೇನಾದರೂ ಇದೆಯೇ? ಇವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ದಯಮಾಡಿ ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ : ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಾವು ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ಸಂಗತಿಯೇನೆಂದರೆ ಈ ಸೇತುವೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಳಪಡುತ್ತದೆ. ಈ ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಈ ಸೇತುವೆ ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲವೆನ್ನುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸದರಿ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಲು ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ದುರಸ್ತಿ ಸಲುವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇವಲ ಐದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸದರಿ ಸೇತುವೆಯ ದುರಸ್ತಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ, 136 ಟನ್ ಭಾರವಿರುವ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ಬಿಡಬಹುದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪ್ರೀ ಕ್ವಾಲಿಫಿಕೇಷನ್ ಇದ್ದಂಥ ಟೆಂಡರುದಾರರನ್ನು ಕರೆದು ಅವರೇ ದುರಸ್ತಿಗಾಗಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸದರಿ ಸೇತುವೆಯ ದುರಸ್ತಿಯಾಗುವವರಿಗೆ ಅದು ಟನ್ ಭಾರವಿದ್ದಂಥ ಲಘು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡಬೇಕು, ದುರಸ್ತಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಎಷ್ಟು ಭಾರವಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬೇಕಾದವರು ಬಿಡಬಹುದು ಎಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸದರಿ ಸೇತುವೆ ದುರಸ್ತಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ದುರಾದೃಷ್ಟವಶಾತ್ ಪ್ರಾಯಾಣಿಕರ ವಾಹನವೊಂದು ಸೇತುವೆಯಿಂದ ಬಿತ್ತು ಎಂದರೆ ಸರ್ಕಾರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಜವಾಬ್ದಾರರಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನತಕ್ಕ

ವೈಯಕ್ತಿಕ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಆ ರೀತಿಯಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ನಿರ್ಬಂಧವನ್ನು ನಾವು ಹಾಕಿಲ್ಲ, ತಜ್ಞರು ಏನು ವರದಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೊ ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಈ ರೀತಿ ವಿರ್ಪಾಡು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರದವರಲ್ಲದೆ ವಿದೇಶಿ ತಜ್ಞರೂ ಸೇರಿ ಕೊಂಡು ಆ ಸೇತುವೆಯ ದುರಸ್ತಿಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ವಿಧಾನದಿಂದ ಸೇತುವೆಯ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುವುದಾಗಿದೆ. ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಆ ಸೇತುವೆಯ ದುರಸ್ತಿಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ಈಗಾಗಲೇ ಕೆಲಸ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಮುಗಿಸುತ್ತೇವೆ. ಇನ್ನು ಆದಾಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಇವತ್ತಿನದಿವಸ ಏನು ಟೆಂಡರ್ ಕರೆದಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕರೆದದ್ದು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಂಡೀಷನ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ.

+ ಡಾ|| ಎಂ.ಪಿ. ಕರ್ಕಿ (ಕುಮಟಾ) : ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಸೇತುವೆಯ ಯಾವ ಭಾಗ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ, ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದರು. ಆ ರೀತಿ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಬಾರ್ಜ್ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರದೊಂದಿಗೆ ಅವರು ಒಂದು ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲಿ ಅವರು ಮೂರು ಟನ್ ಭಾರಕ್ಕಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ಭಾರದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮಾಡಕೊಂಡರು? ಈಗ ಆರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಭಾರದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬಹುದೆಂದು ಸೇತುವೆಯ ಸಲಹೆಗಾರರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸತ್ಯಕ್ಕೆ ದೂರವಾದುದು. ನಾವೇ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ಹತ್ತಿರ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೂ ಸಹ ಆರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಭಾರದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪವಿಲ್ಲ,ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ದಾಖಲೆ ನನ್ನ ಹತ್ತಿರ ಇದೆ. ಅನಂತರ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಐದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳು ಪಾವತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಐದು ತಿಂಗಳುಗಳಿಂದ ಹಣವನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡಿಲ್ಲ, ನೀವು ಮೂರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭಾರದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡಲು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ, ಆದ್ದರಿಂದ ನಮಗೇ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ, ನೀವೇ ನಮಗೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಅವರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವರೇನು ಐದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಇದೂ ಸತ್ಯಕ್ಕೆ ದೂರವಾದುದು. ಅನಂತರ ಸದರಿ ಸೇತುವೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದವರು, ಆ ಗ್ಯಾಪ್ ಏನಿದೆ ಅದು ಸರಿಯಾಗಿದೆ, ಹೊಸ ಸೇತುವೆಯಿಂದ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು : ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಸೇತುವೆಯು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಿರತಕ್ಕದ್ದು, ಅದರ ದುರಸ್ತಿಯನ್ನು ಮಾಡತಕ್ಕವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು. ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಏನಾದರೂ ಆಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಹೇಳಿ. ಹಣ ವಸೂಲಿಯ ಮತ್ತು ಆದಾಯದ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳುತ್ತೀರಿ ಅದೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂಥದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಇವರಿಂದ ಏನಾದರೂ ಆಗಬೇಕಿದ್ದರೆ ಕೇಳಿ.

ಡಾ|| ಎಂ.ಪಿ. ಕರ್ಕಿ : ಟೆಂಡರ್‌ನ್ನು ಕರೆಯತಕ್ಕವರು ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರದವರೆ, ಅದನ್ನು ಕೇಂದ್ರದವರು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಆ ರೀತಿ ಕರೆದ ಟೆಂಡರ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭಾರದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಮೇ ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲೇ ನಿಶ್ಚಯ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಾದ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆ ಸರಿಯಾಗಿದೆ

ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು .ಬಿಡುತ್ತೇವೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡಿದರು. ಆ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಉನ್ನತಾಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಇದ್ದರು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಎಲ್ಲರು ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭಾರದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಷರತ್ತಿನ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ, ಬಹಿರಂಗಪಡಿಸಲಿಲ್ಲ, ಅನಂತರ ಈಗ ಆರು ಟನ್ ಭಾರದವರೆಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೂ ಯಾವುದೇ ಆಧಾರವಿಲ್ಲ, ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿರತಕ್ಕ ಯಾವುದೇ ಆಧಾರವೂ ಇಲ್ಲ, ಯಾವ ಸಲಹೆಗಾರರೂ ಆರು ಟನ್ ಭಾರದವರೆಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡಬಹುದೆಂದು ಹೇಳಿಲ್ಲ, ಈಗ ಅಲ್ಲಿಯ ಸ್ಟೂಫ್ ಕನ್‌ಸಲ್ಟೆಂಟ್‌ನ ಸಲಹೆಗಾರರು ಬ್ರಿಡ್ಜ್‌ನ ಗುತ್ತಿಗೆಯನ್ನು ಯಾರಿಗೆ ವಹಿಸಿದ್ದಾರೋ ಅದರ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಾವು ಈ ರೀತಿಯಾದ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ, ಅವರು ನೀವಿರುವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸೇತುವೆಯ ಶಿಥಲೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮಾಹಿತಿ ಕಳಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದರ ದುರಸ್ತಿಗಾಗಿ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಕಳಿಸುತ್ತಿದೆ. ಹಾಗಾಗಿ ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ತಪ್ಪಾಗಿರುವ ವರದಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ನಾವು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಲು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರವೇ ಈ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರ ಉತ್ತರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನನ್ನ ನೇರವಾದ ಆಪಾದನೆಯೇನೆಂದರೆ ಮೂರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾರದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರೊಂದಿಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡದ್ದು ಮೊದಲ ತಪ್ಪು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಆರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾರದ ವಾಹನವನ್ನು ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯಾದ ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾದ ಆಧಾರ ಇಲ್ಲ, ಅವರ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಹೇಳಿಲ್ಲ, ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳು ಐದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಆದರೆ ಕಳೆದ ಐದು ತಿಂಗಳುಗಳಿಂದ ಅವರು ಹಣವನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡಿಲ್ಲ, ಅದಕ್ಕೆ 'ಬಾರ್ಜ್ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು' ಅಬ್ಜೆಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ : ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಸೇತುವೆಯ ದುರಸ್ತಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರೆಂದು ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮಿಂದ ಹೊರಪಟ್ಟು ಅವರು ಟೆಂಡರ್‌ನ್ನು ಕರೆದಿದ್ದಾರೆ, ಟೆಂಡರ್ ಕರೆದದ್ದು, ಟೆಂಡರ್‌ನ್ನು ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರ್ಣಯ ಮಾಡಿದ್ದುದು ಎಲ್ಲವೂ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದವರು. ನಮಗೂ ಅದಕ್ಕೂ ಏನೇನೂ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ, ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಕನ್‌ಸಲ್ಟೆಂಟ್ ಮತ್ತು ಹೊರರಾಷ್ಟ್ರದ ಕನ್‌ಸಲ್ಟೆಂಟ್‌ಗಳು ಕೂಡಿ ಕೊಂಡು ಸೇತುವೆಯ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತಿರಬೇಕಾದರೆ ಅನಗತ್ಯವಾಗಿ ತೊಂದರೆಯಾಗಬಾರದೆಂದು ಸೇತುವೆಯ ವಾಬರಿಂಗ್ (ಶೇಕಿಂಗ್) ಆಗಬಾರದೆಂದು ಆರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭಾರವಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡಬಾರದೆಂದು ಅವರು ಹೇಳಿದರು.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು : ಈ ರೀತಿಯಾದ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಆಗಿರತಕ್ಕಂಥ ತೊಂದರೆಯೇನು?

ಡಾ|| ಎಂ.ಪಿ. ಕರ್ಕಿ : ಖಾಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಂದು ತುದಿಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ತುದಿಗೆ ತಂದು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಒಂದು ತುದಿಯಿಂದ ಸೇತುವೆಯ ಮತ್ತೊಂದು ತುದಿಯವರೆಗೆ ರಾತ್ರಿಹಗಲು ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬರಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಈ ರೀತಿ ಆರು ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭಾರವಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು

ಬಿಡಬಾರದೆಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಿರ್ಬಂಧವನ್ನು ಹಾಕಿಲ್ಲ, ಅದಕ್ಕೆ ಯಾವುದೇ ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾದ ಆಧಾರವೂ ಇಲ್ಲ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು : ಈ ರೀತಿಯಾದ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಆಗಿರತಕ್ಕಂಥ ತೊಂದರೆಯೇನು?

ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ : ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನತಕ್ಕ ಉದ್ದೇಶ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕಿಲ್ಲ, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಈಗ ಟೆಂಪೊಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಕೂರಿಸಿಕೊಂಡು ಬರಬಹುದೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. 3-4 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ನಡೆಯಬೇಕಾದ ಪ್ರಸಂಗ ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಗಳಿಗೆ ಹೋಗಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಗೋವಾದಲ್ಲಿ ಇದೇ ರೀತಿ ಒಂದು ಬ್ರಿಡ್ಜ್‌ನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು, ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವಾಗ ಬಿದ್ದುಬಿಟ್ಟಿತು, ಆಕಸ್ಮಾತ್ ಈ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಆ ರೀತಿಯಾಗಿಬಿಟ್ಟರೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಜೊತೆಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಹ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ, ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಅದನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಹಣ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವುದಾಗಲೀ, ಬಿಡುವುದಾಗಲೀ ಎಲ್ಲವೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯೇ ಹೊರತು ನಮಗೆ ಯಾವುದು ಸಂಬಂಧ ಇಲ್ಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಡಾ|| ಯು. ಚಿತ್ತರಂಜನ್ : ಇದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾದರೆ ಪಿ.ಡಬ್ಲ್ಯೂ.ಡಿ. ಇಲಾಖೆಯವರು ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕಲ್ಲವೆ?

(ಗೊಂದಲ)

ಶ್ರೀ ಆರ್.ವಿ. ದೇಶಪಾಂಡೆ (ಭಾರೀ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯಮ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಚಿವರು): ಈ ಹೌಸ್‌ನಲ್ಲಿ ನಾವು ಅಲ್ಲಿ ಕುಳಿತಿದ್ದಾಗ ನಾವು ಅವರು ಕೂಡಿ ಈ ಸೇತುವೆ ರಿಪೇರಿ ಆಗಬೇಕು ಎಂದು ಬೆನ್ನುಹತ್ತಿದೆವು. ಕಷ್ಟಪಟ್ಟು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದನಂತರ ಈ ಸೇತುವೆ ರಿಪೇರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಶಾಸಕರ ಜೊತೆ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಇದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಬಂಧ ಮೀಟಿಂಗ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಅನಾನುಕೂಲತೆಗಳು ಆಗಬಾರದು ಎಂದು ಶಾಸಕರ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಪಡೆದು ಶೌಚಗೃಹ, ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ, ಫುಟ್ ಪಾತ್, ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಮೇಲೆ ಲೈಟ್ಸ್, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಮಾಡಿ ಇವೊತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಬಾರದು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಯಿಂದ ಮಿನಿ ಬಸ್ ಸರ್ವೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ರೀತಿ ಇರುವಾಗ 6 ಟನ್ ಮೇಲೆ ಇರುವ ಬಸ್‌ನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ನಮಗೇನಾಗುತ್ತದೆ, ನಾವೇಕೆ ಅಡ್ಡ ಬರಬೇಕು, ನಾವೇನು ಚಾರ್ಜ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟಿದ್ದೇವೆಯೇ? ಆದರೆ ತಜ್ಞರ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೊಟ್ಟನಂತರ.....

(ಗೊಂದಲ)

ಶ್ರೀ ಆರ್.ವಿ. ದೇಶಪಾಂಡೆ : ಡಾ|| ಕರ್ಕಿಯವರೇ ನಿಮಗೇ ಗೊತ್ತ, ಇದನ್ನು ಯಾರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವಾಗ ನೀವು ಬಂದಿದ್ದೀರಿ.

ಡಾ|| ಯು. ಚಿತ್ತರಂಜನ್ : ಇದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಅಲ್ಲ, ಇದರಲ್ಲಿ ಚಾರ್ಜ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಈಸ್ ರೂಲಿಂಗ್, ನಾಟ್ ದಿ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಗೌವರ್ನ್‌ಮೆಂಟ್

ಶ್ರೀ ಆರ್.ವಿ. ದೇಶಪಾಂಡೆ : ನಾವೇನು ಈ ಕೇಸ್‌ನಲ್ಲಿ ರೆಕ್‌ಮೆಂಡ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ, ಟೆಂಡರ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಮತ್ತು

ಕರ್ಕಿಯವರು ಸೇರಿ ಸ್ಥಳೀಯರಿಗೆ ಕೊಡಲಿಕ್ಕೆ ನಾವು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಲಿಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ನೀವು ಕೇಳಿ ಆದರೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮದೇ ಆದ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ್ದು ಏನಿದೆ? ಇಂದು ಒಂದು ಕಡೆಯಾದರೆ, ಎರಡನೆಯದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಶಾಸಕರ ಸಹಾಯವನ್ನು ಪಡೆದು ಅವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಈ ರೀತಿ ಇರುವಾಗ ಇವೊತ್ತು 6 ಟನ್ ಮೇಲಿರುವ ವಾಹನ ಸೇತುವೆ ಮೇಲೆ ಹೋಗಿ ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಏನಾದರೂ ಅನಾಹುತವಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಯಾರು. ಆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಶಾಸಕರು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ ಎಂದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಅವರು ಬರೆದುಕೊಡಲಿ ಮುಂದೆ ಅದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡೋಣ

ಡಾ॥ ಎಂ.ಪಿ. ಕರ್ಕಿ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, 1991ರಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆ ಬಂದ್ ಆಯಿತು. ಆದರೆ ಏತಕ್ಕಾಗಿ ಬಂದ್ ಆಯಿತು ಎಂದು ಯಾರೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. 1994ರಲ್ಲಿ ಪುನಃ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು, ಜನಗಳ ಒತ್ತಾಯದಿಂದ ಪುನಃ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳು ಆ ಸೇತುವೆ ಮೇಲೆ ಹಾದುಹೋದವು. ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದು ವರ್ಷವಾಗುತ್ತಾ ಬಂದಿದ್ದರೂ 1991ರಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಏಕೆ ಬಂದ್ ಮಾಡಿದ್ದರು ಮತ್ತು 1994ಕ್ಕೆ ಮತ್ತೆ ಇದನ್ನು ಏಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದರು ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಇವೊತ್ತಿನವರೆಗೆ ಕಾರಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಒಂದು ವರ್ಷ ಮುಗಿದು ಹೋಯಿತು, ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಹೋಗಿ ಆ ನಂತರ ಟೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಟೆಸ್ಟ್ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಈ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಸರಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಟೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ವರ್ತಮಾನ ಬಂತು. ಜನಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ರೀ-ಇನ್‌ಸ್ಟೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಿದರೆ ಯಾರೂ ಅಭ್ಜೆಕ್ಷನ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಕೇವಲ 6 ಟನ್ನಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಎಂದಾಗ, ಖಾಲಿ ಬಸ್ ಮಾತ್ರ ಓಡತಕ್ಕಂಥದ್ದು, ಏಕೆಂದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಇದ್ದರೆ 7 ಟನ್ ಮೇಲೆ ಆಗಬಹುದು. ಕೇವಲ 6 ಟನ್‌ಗೆ ಒಳಪಟ್ಟು ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ಓಡಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿರುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಆಧಾರಗಳಿಲ್ಲ, ಯಾರೂ ಕೂಡ ಇದಕ್ಕೆ ರೆಕಮೆಂಡೇಶನ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ, ನಾವೇ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಯೋಜನೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಬಾರ್ಜ್ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಬೇಕು. ಬಾರ್ಜ್ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಹಣ ಮಾಡಬೇಕು, ಆ ಹಣದ ಒಂದು ಪಾಲು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಒಂದೇ ಉದ್ದೇಶ ಇದೆ ಹೊರತಾಗಿ ಬೇರೆ ಉದ್ದೇಶವಿಲ್ಲ.

ಡಾ॥ ಯು. ಚಿತ್ತರಂಜನ್ : ಕೇಂದ್ರದ ಕಡೆಗೆ ಬೊಟ್ಟು ಮಾಡಿ ತೋರಿಸುವಂಥ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಇದರ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಏಕೆ ಇವರು ಮಾಡಿದರು, ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ಅವರಿಗೇ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಇದು ನಮಗೆ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ ಪಿ.ಡಬ್ಲ್ಯೂ.ಡಿ.ಯವರದ್ದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಡಿಯವರನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಇದು ನಮಗೆ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನವರದ್ದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ರಸ್ತೆ ಬದಿ ವಿಚಾರ ಪೋರ್ಟ್‌ನವರು ನಮಗೆ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗಾದರೆ ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ

(ಗೊಂದಲ)

ಶ್ರೀ ಕೆ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರ ಹೆಗಡೆ : ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಹೇಳುವ ವಿಷಯ ಏನೆಂದರೆ, ಈಗ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಬಾರ್ಜಿನ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಇಲ್ಲಿ ಖಾಲಿ ಟ್ರಕ್ಕಿಗೆ 25 ರೂಪಾಯಿ ಇದಲ್ಲದೇ ಪ್ರತಿ ಟನ್ನಿಗೆ 10 ರಿಂದ 15

ರೂಪಾಯಿನಂತೆ ಸುಮಾರು 120ರಿಂದ 150ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ನಾಮಿನಲ್ ದರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿ. ಈಗ ಅದರ ಬದಲಿಗೆ ಬೇರೆ ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಅಲ್ಲಿದೆ. ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಯಾರು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆ ರಸ್ತೆ ಸಿದ್ದಾಪುರ ಬಂಟ್ವಾಳಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆ. ಆ ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ನಾನು ಏಕೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಸಚಿವರು ಹೇಳುವ ಹಾಗೆ ಅಲ್ಲಿಯ ಜೀವನಾಡಿ ಆ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ. ಕಳೆದ ನಾಲ್ಕೈದು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಜನಗಳು ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ನೇರವಾಗಿ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಇವೊತ್ತು ಟ್ರಕ್ ಆಗಲೀ, ಬಸ್ ಆಗಲೀ ಏನು ವಾಹನಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿವೆ ಅವರಿಂದ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುವ ಹಣ ಕಡಿಮೆ ಆಗಬೇಕು, ಅತಿಯಾದ ಹಣವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಬೇಕು. ಆ ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗ್ರಹ ಇಲ್ಲ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು : ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಇದರಿಂದ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಕಂಡುಬಂದರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ.

ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ : ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವವರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಕಡೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಯಾರೂ ಅಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮಾಡುವವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು, ಫ್ರೀ ಕ್ವಾಲಿಫಿಕೇಶನ್ ಟೆಂಡರ್ ಈವನ್ ಬಾರ್ಜ್ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡುವವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರೇ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ನಮಗೆ ಏನು ಅಧಿಕಾರವಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಅವರೇ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಈ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಎಷ್ಟು ಅವಶ್ಯವಿತ್ತು ಎಂದರೆ ಮೊನ್ನೆ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಸ್ವತಃ ರಾಜಶೇಖರಮೂರ್ತಿಯವರನ್ನು ಭೇಟಿಯಾಗಿ ಸುಮಾರು 50 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಇನ್ನೊಂದು ಬ್ರಿಡ್ಜ್‌ನ್ನು ಅಲ್ಲೇ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇರುವುದನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ಜಪಾನ್‌ನ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸ್ವತಃ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಪತ್ರ ಬರೆದಿದ್ದಾರಲ್ಲದೇ, ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ಕೋರಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಬಾರದು ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಹೊರತಾಗಿ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಯಿತು, ಯಾರಿಗೇ ಆಗಲಿ, ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರರನ್ನು ಕರೆದಿದ್ದರು, ಆ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕರೆದಾಗ ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಮಂದಿ ಟೆಂಡರ್ ಹಾಕಿದರು. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಟೆಂಡರ್‌ನಲ್ಲಿ ಯಾರು ಹಾಕಿದ್ದರೋ ಅವರಿಗೇ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇವೆಲ್ಲಾ ಫ್ರೀ ಕ್ವಾಲಿಫಿಕೇಶನ್ ಟೆಂಡರ್, ಇವೆಲ್ಲಾ ಬಾರ್ಜ್ ನಡೆಸುವವರು, ನಾವು ನಡೆಸುವ ಹಾಗೆ ಯಾರೂ ಇದನ್ನು ನಾವು ನಡೆಸುವ ಹಾಗೆ ಎಲ್ಲರೂ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ.

(ಗೊಂದಲ)

ಡಾ॥ ಯು. ಚಿತ್ತರಂಜನ್ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಟೆಂಡರ್ ಹಾಕಿದ ಮೇಲೆ ನಂತರ ಟೆಂಡರ್ ಕಂಡೀಶನ್‌ನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಲಾಯಿತು, ಒಬ್ಬರಿಗೇ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ one who has got an experience of running the barge for two years ಎನ್ನುವಂಥ ಕಂಡೀಶನ್ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಮಾನ್ಯ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಸಚಿವರು ಹೇಳಿದರು. ಈ ಬಾರ್ಜ್‌ನಲ್ಲಿ 11 ಜನರು ಸತ್ತರು. ಸರ್ಕಾರ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತೆ? ಆ ರಸ್ತೆ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು

(ಗೊಂದಲ)

ಪೋಲೀಸ್‌ರನ್ನು ಏಕೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಾರೆ ಇವರು, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟುಬಿಡಲಿ, ಬಹಳ ಜನಕ್ಕೆ ಇದರಿಂದ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ.

(ಗೊಂದಲ)

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ : ಮಾನ್ಯ ಲೋಕಪಯೋಗಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಂದ ಒಂದೇ ಒಂದು ಆಶ್ವಾಸನೆಯನ್ನು ಅವರು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಏನೆಂದರೆ 1994ರಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ತೋ ಆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿ ಇದರಿಂದ ಏನು ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಆ ಭಾಗದ ಶಾಸಕರು ಹೇಳುತ್ತಾ ಈಗಾಗಲೇ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಿಮಗೆ ಬಂದಿರುವ ವರದಿ ಸರಿಯಲ್ಲವಾದ ಕಾರಣ 1994ರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿ ಎಂದು ಅವರು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಮಾಡಿ, ಮುಂದೆ ಏನಾದರೂ ತೊಂದರೆಯಾದರೆ ಆಮೇಲೆ ನೋಡೋಣ. ಅಷ್ಟು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ತೊಂದರೆ ಸ್ವಾಮಿ ನಿಮಗೆ.

ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮೊನ್ನೆ ದಿವಸ ಈ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಕರ್ಕಿಯವರು ನನಗೆ ಒಂದು ಪತ್ರ ಬರೆದ ನಂತರ ನಾನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಪತ್ರ ಬರೆದು 6 ಟನ್ ಭಾರಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾರವಿರುವ ಟ್ರಕ್ ಅಥವಾ ವಾಹನ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಪರ್ಮೀಶನ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದಾಗ ಅವರು ಇದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರವಾಗಿ ದಿನಾಂಕ 13-02-96ರಲ್ಲಿ ಪರಿಣಿತರ ತಂಡದೊಂದಿಗೆ ಸಭೆ ನಡೆಸಿ ಇದು ಸೂಕ್ತವಾದದ್ದಲ್ಲ ಬಹಳ ಅಪಾಯಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಪರಿಣಿತರ ತಂಡ ಈ ರೀತಿಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೊಟ್ಟಾಗ ಅದನ್ನು ಪರಿಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ನಾನು 1993-94ರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮರುಕಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಜಾರಿ ಮಾಡಿದರೆ ಏನಾದರೂ ತೊಂದರೆಯಾದರೆ ಯಾರು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊರುವುದು.

(ಗೊಂದಲ)

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ : ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಆ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಶಿಫಾರಸ್ಸು ದೊಡ್ಡವರಿಂದ ಮಾಡಿಸಿ ಈ ರೀತಿಯ ಒತ್ತಡವನ್ನು ತಂದು ವರದಿಯಲ್ಲಿ ತಪ್ಪು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಬಂದಿದೆ. ಇದನ್ನು ತಾವು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಇರುವಂಥದ್ದು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಹೇಳುವಂತೆ ಕೇಳುವುದಕ್ಕಲ್ಲ. ಜನಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಬೇಕು ಎಂದರೆ ನೀವು ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಇದು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ವರದಿ ಸರಿಯಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ನೀವು ಒಂದು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಮಾಡಿ, ಅವರಿಂದ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಿ ನಮಗೆ ಕೊಡಿ, ಆಗ ನಾವು ಬೇಕಾದರೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ನೀವು ಪರಿಣಿತರನ್ನು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ, ತದನಂತರ ಇಂಥ ವಾಹನವನ್ನು ಕಳುಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಯಡಿಯೂರಪ್ಪನವರೇ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನಾನು ಆಗ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ನೀವು ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೀರಾ?

ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ : 10 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಆಗದಂತಹ ಕೆಲಸವನ್ನು ಈಗ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದಮೇಲೆ ಒಂದು ವರ್ಷದಿಂದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆ ಫೈಟ್ ಮಾಡಿ, ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ವಿಚಾರದ ಸಲುವಾಗಿ ಎರಡು ಬಾರಿ ಡೆಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಸಹ ಬರೆದು ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ತಂದಿದ್ದೇವೆ. ಕೇವಲ ದುರಸ್ತಿ ಸಲುವಾಗಿ 5 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವಷ್ಟೆ ಅಲ್ಲ ಒಂದು ಹೊಸ ಸೇತುವೆಯನ್ನು 50 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ

ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ತಾವು ಅಭಿನಂದನೆಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಿರಿ.

(ಗೊಂದಲ)

ಒಬ್ಬ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು : ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಕನಿಷ್ಠ ಪಕ್ಷ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಕಮಿಟಿ ಆದರೂ ಮಾಡಲಿ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು : ಈಗ ಇಲ್ಲಿ ಬಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ಒಂದೇ ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಎಂದರೆ, ನೀವು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ನಿಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಿಮ್ಮಗಳ ಸಮಕ್ಷಮದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿ. ಈ ವಿಚಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟು ಹೊತ್ತು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದು.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ : ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ತಾವು ಕ್ಷಮಿಸಬೇಕು. ಈ ವಿಚಾರ ಕಿವಿಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಅಲ್ಲ, ಇದನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಅನುಕೂಲದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ ವರದಿ ತರಿಸಿಕೊಂಡು, ಅದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ನಿಮಗೆ ಹೇಳಿದರೆ ಅದನ್ನು ನಾವು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೀರೋ? ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ತೊಂದರೆ ಇದೆ. ನಮ್ಮ ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ನಿಮಗೆ ನಂಬಿಕೆ ಇಲ್ಲವೇ? ಅದರ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ವರದಿ ಕಳುಹಿಸಿ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನೀವು ಬೇರೆ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ನಾವು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ : ಈಗಾಗಲೇ ಕೆಲಸ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದು ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತೆ ಈಗ ನಾವು ಮತ್ತೊಂದು ಒಪಿನಿಯನ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು, ಮತ್ತೇ ಕೆಲಸ ಸ್ಟಾರ್ಟ್ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಸಮಯವಾಗುತ್ತದೆ.

(ಗೊಂದಲ)

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು : ಮಾನ್ಯ ಅಲ್ಲಂ ವೀರಭದ್ರಪ್ಪನವರೇ ನಿಯಮ 351ರ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿ.

(ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ತಮ್ಮ ಪೀಠವನ್ನಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಶ್ರೀ ವಿಶ್ವೇಶ್ವರ ಹೆಗಡೆ ಕಾಗೇರಿ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಇಂತಹ ಒಂದು ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವಂತಹ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ಇದಕ್ಕೆ ಪರಿಹಾರವೇನು? ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ತಜ್ಞರ ಒಂದು ಸಮಿತಿಯನ್ನು ನೇಮಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾಗಿದೆ? ನಾನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಅಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಆಫ್ ದಿ ರೆಕಾರ್ಡ್ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಸರಿಯಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹೊಸ ಬ್ರಿಡ್ಜ್‌ನದು ಆಮೇಲಿನ ವಿಚಾರ. ಎಲ್ಲೋ ಒಂದು ಸ್ಯಾನ್ ಹಾಳಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ 4-5 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇಯನ್ನು ಬಂದ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಇದಕ್ಕಿಂತ ಗುರುತರವಾದ ಆರೋಪ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಐ.ಎಂ. ಜಯರಾಮ ಶೆಟ್ಟಿ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಅಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವಂತಹ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಲಾರಿಯಿಂದ 120 ರಿಂದ 150 ರೂಪಾಯಿಯವರೆಗೂ ಹಣವನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ದಿವಸಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಸಾವಿರ

ಲಾರಿಗಳು ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಈಗ ತಾನೇ ಮಾನ್ಯ ದೇಶಪಾಂಡೆಯವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಇದು ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಜೀವನ ಕೊಟ್ಟಂತಹ ಹೆದ್ದಾರಿ. ಅಲ್ಲಿನ ಮೀನುಗಾರರು ಮೀನು ತರುವುದಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಹಣ್ಣುಹಂಪಲನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ 6-8 ಗಂಟೆ ತಡವಾಗುತ್ತದೆ. ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಇಷ್ಟೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ, ಆ ಹಣವನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪಾವತಿ ಮಾಡದೇ ಹಾಗೂ ಜನರಿಗೆ ಇಷ್ಟೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತಿರುವಾಗ, ಅದರಲ್ಲೂ 1994-95ರಲ್ಲಿ ಆ ಒಂದು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಸರಾಗವಾಗಿ ವಾಹನಗಳು ಓಡಿವೆ. ಯಾವ ತರಹದ ಅಪಘಾತವಾಗಲಿ ಏನೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈಗ ಹಠಾತ್ತಾಗಿ ಈ ನೀತಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಂಡದ್ದು ಜನರ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅಲ್ಲ, ಕೇವಲ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ. ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಇದುವರೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸದನಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕಳಕಳಿಯಿಂದ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಡಾ॥ ಎಂ.ಪಿ. ಕರ್ಕಿ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನನ್ನ ಪ್ರಶ್ನೆ ಇಷ್ಟೇ, 6 ಟನ್‌ಗಿಂತ ಭಾರವಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡಬಾರದು ಎಂದು ಯಾವ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಆಧಾರದಿಂದಲೂ ನಿರ್ಣಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಆ ನಿರ್ಣಯ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಒಂದು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ನೇಮಿಸಿ ಒಂದು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ರಿಪೋರ್ಟ್ ತರಿಸುವ ತನಕ ನಾವು ಕೈಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಅದು ಅಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್.ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಇತಿಮಿತಿಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಮುಂದೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ. ಫಂಡ್ಸ್ ಕೊಡುವವರು ಅವರು. ಫೈನಲ್ ಡಿಸಿಷನ್ ಕೊಡುವವರು ಸಹ ಅವರೇ. ಅವರು ಏನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. We are only the implementing agency. ಒಂದು ಹಂತದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮಿಂದ ಇದನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕು ಎಂದು ನಿರ್ಣಯ ಮಾಡಿದರು. There is a resolution in all PWD Minister's conference at Delhi that it will have to be taken away from the purview of the State Government ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ ತೆಗೆದು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ ಅಥಾರಿಟಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಪಿ.ಡಬ್ಲ್ಯೂ.ಡಿ. ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈಗ ನಾವು ಮಾಡುತ್ತಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು Only on the direction of the Central Government ಅದರಲ್ಲೂ Ministry of Surface Transport both technical advice funding. ಇದರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮದೇನೂ ಪಾತ್ರವಿಲ್ಲ. ನಾವು ಇಲ್ಲಿ ಯಾವುದೋ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಕಮಿಟಿ ನೇಮಕ ಮಾಡಿ ಹೇಳಿದರೂ ಅವರು ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ. Their own machinery is there ಬೇಕಾದರೆ ನೀವು ಹೇಳಿದಿರಿ ಎಂದು ಇನ್ನೊಬ್ಬನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ ನಿಮ್ಮ panel of names ನೀವು ಕೊಟ್ಟುಬಿಡಿ, ನೀವು ಹೇಳಿದ್ದನ್ನು ನಮ್ಮ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಬಹಳ ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್ಸ್ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಯಾರನ್ನಾದರೂ ಒಬ್ಬ ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್ ಕಳುಹಿಸಿ ಇನ್ನೊಂದು ಸಾರಿ ವರದಿ ತಯೂರಿ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ. ನಾವು ಏನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ತಾವು ದಯವಿಟ್ಟು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು It is not under the purview of the state Government. State Government can only implement. That is all the responsibility of the State Government.

ಡಾ|| ಎಂ.ಪಿ. ಕರ್ಕಿ : ಅವರು ಏನು ರಿಪೋರ್ಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಆ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ತರಿಸಿ ನೋಡಿ, ಅದರಲ್ಲಿ 6 ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಭಾರವಿರುವ ವಾಹನವನ್ನು ಬಿಡಬಾರದು ಎಂದು ಇಲ್ಲ. I will sit down and I will not talk a single word. ಆ ರಿಪೋರ್ಟ್ ನನ್ನ ಹತ್ತಿರವೂ ಇದೆ.

Mr. Speaker : I will discuss it with the Hon. Minister for PWD.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, 6 ಟನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ತೂಕ ಇರುವ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬಾರದು ಎಂದು ಎಲ್ಲೂ ಆದೇಶವಿಲ್ಲ. ಇದುವರೆವಿಗೂ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಿ. ಆಕಸ್ಮಾತ್ ನಿಮಗೆ ಆ ರೀತಿಯ ಆದೇಶ ಇದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಹೇಳಿ. ನಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಇದೆ. ಯಾವುದೇ ಆದೇಶ ಇಲ್ಲದೆ ಈ ತರಹ ಬಂಧನ ಹಾಕುವಂತಾದ್ದು ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮತಿಯ ಅಗತ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಅನಗತ್ಯವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ತರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು : ನಾನು ಅದನ್ನೇ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಹತ್ತಿರ ಮಾತನಾಡಿ, ವರದಿ ತರಿಸಿ ನೋಡಿ, ಏನಾದರೂ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ನಿಮಗೆ ಏನು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿಸೋಣ

ನಿಯಮ 351ರ ಮೇರೆಗೆ

1) ಇತಿಹಾಸ ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಕಂಬಗಳಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಜಯರಾಮ ಶೆಟ್ಟಿ (ಉಳ್ಳಾಲ) : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇತಿಹಾಸ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾದ ಅಲೂಪ್ ರಾಜರ ರಾಜಶ್ರಯದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದ 1400 ವರ್ಷಗಳ ಇತಿಹಾಸವಿರುವ ತದ್ರಿ ಶ್ರೀ ದೇವರ ಕಂಬಳ, ಹಾಗೂ 700 ವರ್ಷಗಳ ಇತಿಹಾಸವಿರುವ ಮುಲ್ಕಿ ಸಾಮಂತರಸರ ಆಶ್ರಯದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದ ಅರಸು ಕಂಬಳ ಇತ್ಯಾದಿ ಹಲವು ಇತಿಹಾಸ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾದ ಕಂಬಳಗಳು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದರೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಜಾನಪದ ಕ್ರೀಡೆಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹವನ್ನು ನೀಡದಿರುವುದು ತುಂಬಾ ವಿಷಾದನೀಯ. ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನ ಸಮೀಪದ ಜಿಲ್ಲೆಯಾದ ಕಾಸರಗೋಡು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಜೇಶ್ವರ ಕಂಬಳವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಹಾಗೂ ಅನುದಾನಗಳಿಂದ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವಾಗ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೆಮ್ಮೆಯ ಹಾಗೂ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಜಾನಪದ ಕ್ರೀಡಾ ಕಲೆಯಾದ ಕಂಬಳವನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣಾ ಕ್ರೀಡಾ ಕಲೆಯೆಂದೇ ಪರಿಗಣಿಸಿ, ಅದನ್ನು ರಾಜ್ಯಪ್ರಶಸ್ತಿ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿ, ಪ್ರೋತ್ಸಾಹನೀಡಿ ಬೆಳೆಸಬೇಕೆಂದು ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಈ ಮೂಲಕ ವಿನಂತಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಅಜಯಕುಮಾರ್ ಸರ್. ನಾಯಕ್ (ಯುವಜನ ಸೇವೆ ಮತ್ತು ಕ್ರೀಡಾ ರಾಜ್ಯ ಸಚಿವರು) : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಕಂಬಳ ಒಲಂಪಿಕ್ ಕ್ರೀಡೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿದಂತಹ ಕ್ರೀಡೆಯಲ್ಲ. ಕಂಬಳ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಚಲಿತವಿರುವ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಜಾನಪದ ಕ್ರೀಡಾಕಲೆಯಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕ್ರೀಡೆಗೆ ಸರ್ಕರದ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಯುವಜನ ಸೇವಾ ಮತ್ತು ಕ್ರೀಡಾ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಬಳ ಕ್ರೀಡೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ಪ್ರಶಸ್ತಿ ನೀಡುವ ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆ, ಸಧ್ಯಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲ. ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಇಲಾಖೆ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಕ್ರೀಡೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಧನೆ ತೋರಿಸಿದ ಮಹನೀಯರಿಗೆ ರಾಜ್ಯೋತ್ಸವ ಪ್ರಶಸ್ತಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಕ್ರೀಡೆಯಾದ ಕಂಬಳವನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ